

Олена Юрівна Зосімович
Ст. викладач кафедри спеціальних
історичних дисциплін та правознавства
Житомирського державного університету імені Івана Франка

КОЛЕКЦІЯ ГАЗЕТНИХ ПУБЛІКАЦІЙ ПРО ПОВІТРОПЛАВАННЯ І КОСМОС У ЗІБРАННЯХ С.П. КОРОЛЬОВА.

У фондах Житомирського музею космонавтики ім. С.П. Корольова зберігаються дві папки, які містять ксерокопії газетних статей, присвячених розвитку авіації, ракетобудування та космонавтики за 1925-1939 рр. та 1958-59 рр. В папках представленні матеріали центральних газет та журналів: «Правда», «Известия», «Комсомольская правда», «Красная Звезда», «Рабочая газета», журнали «Огонек», «Самолет», «Прожектор», «Наука і техніка», «Гражданская авиация». Ці вирізки протягом багатьох років збирав та зберігав Сергій Павлович Корольов. До музею матеріали передав директор музею НВО «Енергія» К.Н. Козлов. Особливий інтерес викликають вирізки першого періоду. Вони належать до того часу, коли Сергій Павлович тільки розпочинав свою трудову діяльність, працював в Групі вивчення реактивного руху, а згодом – Реактивному науково-дослідному інституті (РНДІ).

Вони дають уяву про інтереси майбутнього Головного Конструктора і є цінними джерелами для дослідження його життя та діяльності у 20-30-х роках минулого століття. В статтях розглядаються проблеми авіації, планеризму, повітроплавання та перших експериментів з ракетами. За свідченнями К.Н. Козлова, С.П. Корольов зберігав матеріали про планеристів, льотчиків, авіаконструкторів, яких він знав особисто або підтримував з ними особисті зв'язки. Він уважно прочитував статті, про що свідчать різноманітні відмітки: назва видання та дати, підкреслення, відмітки у вигляді зірочок та галочок.

Зміст статей надзвичайно різноманітний. За тематичним критерієм їх можна поділити на такі, що стосуються загальних проблем авіації, планеризму, тощо та статті, присвячені окремим особам – льотчикам, планеристам, парашутистам, відомим авіаконструкторам.

Значне місце займають статті, присвячені проблемам спортивної і малої авіації. Планери та моторизовані планери розглядались як один з варіантів легких літаків. Їх пропонувалось використовувати для навчальних тренувальних польотів. Активним пропагандистом цієї ідеї виступав авіаконструктор В. Грибовський. В своїх статтях «Ступени летной выучки» («На страже») та «За легкий самолет, за местную авиацию» («Правда» від 16. 08.1934), «Нужен дешевый массовый самолет» («На страже» від 22. 05.1934) він піднімає питання про створення учбового літака, в статті «Дать стране легкие самолеты» автор пропонує зосередитися на серійному виробництві легких літаків. Питання вітчизняного авіабудування часто зустрічались в пресі тих років. В них відзначались не тільки позитивні зрушення, але й проблеми. Так, Сергій Павлович підкреслив червоним кольором рядки в критичній статті конструктора В. Грибовського від 1 червня 1934 р. в газеті «За рулем»: «...Нужно раздвинуть те узкие рамки, в которых находится опытное конструирование...».

Велика кількість статей присвячена розвитку планеризму як одного з напрямків малої авіації. Більше того, в Криму відбувались щорічні змагання планеристів. Потрібно зауважити, що сам Сергій Корольов ще в часи студентства брав участь в VI та VII Всесоюзних планерних змаганнях, представивши планери «СК-2 «Коктебель» та «СК-3 «Красная звезда» власної конструкції. Ці події широко висвітлювались в пресі. Особливо успішним був плер «СК-3 «Красная звезда», на якому вперше льотчик Степанченко виконав фігуру вищого пілотажу – мертву петлю. Про це писали центральні газети: «Известия», «Красная звезда», «Физкультура и спорт». Зокрема, газета «Красная звезда» повідомляла, що до змагань 1930 року на планерах вищий пілотаж не застосовувався. Винятком можна вважати американські досліди, під час яких планер не самостійно піднімався на висоту, а буксирувався туди літаком. Особливу увагу привертає видрукувана у матеріалі біографічна довідка про С.П. Корольова - можливо, вона є єдиною публічною інформацією про майбутнього Головного Конструктора за всі роки його життя.

Переглядаючи папку, можна знайти декілька статей, які стосуються розвитку авіації в українських містах: Харкові, Дніпропетровську, Криму, який був центром Всесоюзних планерних змагань, Одесі, де містився центр морської гідроавіації. Харківський авіаційний університет був розробником експериментальних планерів та літаків. Стаття «Рождение «ХАИ» (газета «На страже» від 30.08. 1934) розповідає про створення безхвостого літака «ХАИ – 4» та безхвостого планера «Осовец – ХАИ», газета «Известия» від 6.05.1927 р - будівництво в Харкові санітарного літака на кошти Червоного Хреста.

Зустрічаються і критичні статті. Так, одна з них під назвою «Долг стране – 165 планеров» розповідає про проблеми планерного заводу: нестачу сировини, неекономну витрату матеріалів, велику кількість неякісної продукції, антисанітарні умови в житлових приміщеннях для робітників та їдальні, пияцтво працівників. Автор статті намагається розібратися в причинах цих негативних явищ, результатом яких стало невиконання плану виготовлення планерів. Очевидно, Сергія Павловича це питання також турбувало, оскільки він весь час звертав увагу саме на проблеми масового виробництва авіаційної техніки.

Водночас, зовсім небагато статей про розвиток ракетної справи. Це пояснюється початковим періодом розвитку світового ракетобудування. Перша стаття з'явилась в «Известиях» за 1 квітня 1934 р. Вона пов'язана з виставкою, присвяченою дослідженню стратосфери, яку проводила Академія наук СРСР, де була представлена перша радянська ракета системи інженера Чертовського («Известия» 4.04.1934). Ракети розглядаються як засоби досягнення великих висот (стаття «Путь развития ракеты» в газеті «Наука и техника» №№27-28 1935). Газета «Техника» від 15.07 1935 р. розглядає наукові проблеми реактивного руху. Привернула увагу Сергія Павловича стаття М.К. Тихонравова «На ракете в стратосферу» (газета «Вечерняя Москва» від 28.12 1935). В пресі розглядається можливість створення реактивних літаків (газета «На страже» від 8.05 1936), стаття «Ракетная авиация» (газета «Техника» від 18.08. 1936)

Серед персоналій, відзначених С.П. Корольовим, зустрічаються, перш за все, видатні льотчики. Їх імена регулярно з'являються в пресі у зв'язку з рекордними на той час перельотами. Значна увага приділялась в пресі авіаперельоту з Москви до Нью-Йорка через Тихий океан, який було здійснено екіпажем літака «Страна Советов» С.А. Шестаковим, Ф.Е. Болотовим, Б.В. Стерліговим та Д.В. Фуфаєвим за 54 години 57 хв. («Известия» від 2.11. 1929). Стаття «Через моря и континенты» розповідає про французьких льотчиків Кодоса і Россі, які в 1933 р. встановили рекорд дальності польоту по прямій – Нью-Йорк – Райак (Сирія) – 9107,7 км («Огонек», 1934 р.). Льотчики М.Слепньов, В.Молоков, Н. Каманін, А. Ляпідевський та ін.. допомогли екіпажу криголаму «Челюскін», який потрапив у крижану пастку («Известия» 12.06.1934). Надзвичайно приваблювала Сергія Павловича постать К.Е. Ціолковського. Газета «На страже» 22 квітня 1935 р. публікує статтю Е. Гольдера «Над чем я сейчас работаю», яка розповідає про роботу теоретика космонавтики над створенням газотурбінних двигунів та 30 квітня 1935 р., та замітку самого К.Е. Ціолковського «Достижение космической скорости», яка надзвичайно зацікавила С.П. Корольова. Зберіг С.П. Корольов і вирізки некрологів та статей про теоретика космонавтики з газет «Правда», «Известия», «Вечерняя Москва» від 20 вересня 1935 р.

Водночас в колекції С.П. Корольова знаходимо ретельно підібрану інформацію про досягнення зарубіжних льотчиків, авіаконструкторів та інженерів. Підкреслення Сергія Павловича зустрічаються в статтях про американську морську авіацію, англійські військові заводи, італійські авіаційні заводи Бреда (газета «На страже». 30.09.1934), чехословацькі літаки («Техника» від 3.06. 1935), його цікавлять зарубіжні перельоти, рекорди швидкості та висоти, стратосферні польоти, міжнародні авіаційні виставки (стаття «Международная выставка в Милане», газета «Техника» від 27.11. 1935). Не оминув Сергій Павлович наукові досягнення в галузі аеродинаміки (стаття «Исследовательская работа по аэродинамике за границей» («Техника» від 15.06 1934), ракетобудування (стаття «Путь развития ракеты» в газеті

«Наука и техника» №№27-28 1935), створення ракетних літаків (газета «На страже» від 8.05 1936)

С.П. Корольов збирав та уважно вивчав публікації, присвячені невдачам та аваріям, які були неминучими у використанні авіаційної техніки. Сергія Павловича глибоко хвилювала інформація про загибель льотчиків, планеристів, парашутистів. Вже перша вирізка розповідає про загибель під час польоту одеського льотчика Бориса Хведкевича («Красная звезда» від 24.02 1925 р.), наступна – про загибель льотчика В.М. Зернова під час Третіх всесоюзних планерних змагань («Красная звезда» від 9.10.1925). Трагедією світового масштабу стало падіння великого літака «Максим Горький» та загибель людей. Причина аварії полягала в порушенні правил безпеки та недисциплінованості льотчика, який супроводжував літак. Він розпочав здійснювати фігури вищого пілотажу в безпосередній близькості від «Максима Горького», і обидва літаки зіткнулись. Тобто, основною причиною аварії було визнано людський фактор. Тут доречно буде звернути увагу на іншу замітку, про яку у своїй передмові до папки теж згадує К.Н. Козлов. Це невеличке оповідання А. Гаррі «Кровь» з газети «Известия» за 17 серпня 1934 р. Герой оповідання – інструктор з парашутного спорту – повторює стрибок та успішно приземлюється на порашуті курсанта, який розбився. Оповідання на той час, коли авіація тільки зароджувалася, було корисним та укріплювало віру в техніку. Інструктор говорить: «Человек может иногда подвести, но техника...никогда! Кто следующий? Приготовьтесь к прыжку!». Мужність та віра цього героя були тоді зрозумілими для С.П.Корольова, який сам на собі випробував складності та небезпеку льотної справи.

В окремій папці зберігалися статті, присвячені діяльності самого С.П. Корольова. Планери та літак його конструкції були високо оцінені в пресі. Про планер «СК-3 «Красная звезда», на якому була виконана фігура вищого пілотажу, зазначалося вище. Газета «Известия» від 13 жовтня 1932 р. повідомляє, що в 1931 р. проводився конкурс на проектування легкомоторних стандартних літаків. Другу премію ЦР Осоавіахіма в розмірі 6 тис. руб. отримав інженер Корольов С.П. – автор проекту легкого електронного

(склепаного) літака. Працюючи в РНДІ, Корольов розробив проект планерлета, про що дізнаємося із статті «Планерлет...» (назва неповна) («Известия», 10.10.1934): «Конструктор научно-исследовательского самолетного института т. Королев разработал конструкцию пассажирского шестиместного буксировочного планерлета с маломощным мотором. Он поднимался в воздух с помощью буксира и осуществляет полет дальностью 500-600 км.»

В цій же ж папці знаходимо газетні публікації самого С.П. Корольова. Серед них є дві статті із схожими назвами, які опубліковані українською мовою в харківському журналі «За техніку» (18.08.1933.г. та 1.05 1934 р.).

Перша стаття «Радянські ракети літатимуть над СРСР» підписана: інж. С.Корольов – начальник центральної групи реактивних рушіїв. Автор визначає перспективи використання реактивних двигунів для стратосферних польотів, зазначає, що над ними працює весь світ. Та найголовніше: вже тоді Корольов науково передбачає, що «реактивні рушії саме і є той засіб, що дозволить колись людині покинути нашу планету і велетіти в світові простори». Далі Корольов зазначає, що у військових цілях над створенням ракет на рідкому і твердому паливі працюють Оберт в Німеччині та Годдард в Америці. В той же час, автор стверджує, що і в Радянському Союзі над питаннями реактивного руху працюють науково-дослідні і громадські організації і ряд видатних наукових діячів.

Друга стаття має назву «Ракетоплани літатимуть над СРСР». В ній Корольов знову звертається до ідеї використання реактивних двигунів, розповідає про їхні переваги над іншими. Він наводить коротку історію спроб використання ракетних двигунів в світі і доходить висновків, що «всякого роду рух з великими скоростями і з допомогою реактивних двигунів можливий тільки для літальних апаратів, коли вони літають в вищих слоях атмосфери (в стратосфері). І по-друге, що для цієї мети треба застосовувати реактивні двигуни на різного роду рідких паливах (бензин, спирти та ін.)». Завершується стаття пропозицією в майбутньому використовувати ракетні двигуни для перевезення в найкоротший час вантажів, пошти і, можливо, людей з «скоростями багато більшими, ніж ті, що досягнуто на сьогодні».

Про більш ніж професійний інтерес С.П. Корольова до ідеї створення ракет і використання реактивних двигунів йдеться у статті в «Правде» від 8 квітня 1934 р., яка підсумовує результати роботи конференції по стратосфері. Відзначимо, що С.П. Корольов брав у ній участь як представник Реактивного науково дослідного інституту. Він відзначив доцільність та необхідність використання реактивних апаратів для дослідження верхніх шарів атмосфери. Зауважимо, що на той час єдиним засобом, за допомогою якого здійснювалось дослідження стратосфери, були стратостати. В Радянському Союзі станом на 1934 р. їх було два - «СССР» та «Осоавиахим -1»

Ідея використання реактивного руху дуже швидко втілювалась в життя, і вже в 1935 році РНДІ стає засновником першої конференції з питань застосування реактивних літальних апаратів для освоєння стратосфери. Корольов виступав на ній з проектом крилатої ракети для польоту людини (стаття Юр. Я. «Ракетный двигатель в стратосфере», «За рулем» 27.02. 1935). Далі в рамках аналізу роботи конференції в газеті «На страже» (1.03.1935) із статтею «Ракетные двигатели – на завоевание стратосферы» виступив І.А. Меркулов, в якій він порівнює дослідження реактивного руху за кордоном і в СРСР. «Реактивный мотор может стать средством не только исследования, но и завоевания атмосферы», -підсумовує автор.

Завершимо огляд статей ще однією заміткою стосовно публікації С.П.Корольова. В 1935 р. вийшла єдина книга Сергія Павловича - «Ракетный полет в стратосфере». Книга розповідає про різні типи ракетних двигунів, про ракети для дослідження стратосфери, містить опис конструкції першого ракетного планера. Газетна замітка відзначає високу оцінку книги в пресі та науковому світі («За рулем» від 1 березня 1935 р.).

Отже, навіть загальний аналіз газетних та журнальних заміток з колекції С.П.Корольова за 1920 – 1930-і рр., дає можливість визначити основні напрямки та пріоритети розвитку авіації та ракетобудування в СРСР та світі, наукові, військові і технічні проблеми цієї галузі. Колекція також стала ще одним цінним джерелом для розуміння наукових та конструкторських інтересів Сергія Павловича у зазначений період.

